

# LE CORONAVIRUS ET NOS COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ – INTERVIEW AVEC LE PROFESSEUR MICHEL HUBERT

[Michel Hubert](#) est professeur à l'Université Saint-Louis.

## Comment le coronavirus a modifié notre comportement en matière de mobilité

Quels ont été selon vous les principaux effets de la première série de mesures de confinement sur notre comportement de mobilité ?

Michel Hubert (M. H.) : *La période de confinement est déjà assez lointaine. J'espère qu'on ne devra plus jamais la revivre. Ce qu'on a constaté pendant cette période, c'est que les déplacements étaient quasi exclusivement locaux pour satisfaire des besoins essentiels (par ex. faire ses courses) ou pour la détente (par ex. faire une promenade). Ces habitudes ont en partie déjà été abandonnées. Mais il y a quand même des villes (comme Bruxelles) qui préconisent le concept de « ville à 10 minutes », c.-à-d. une ville dans laquelle toutes les facilités se trouvent à 10 minutes. Il s'agit ici d'un concept auquel il faut selon moi continuer à réfléchir, dans une perspective cette fois de réponse à la crise climatique.*

## Asseoir le succès grandissant du vélo

Le vélo avait déjà le vent en poupe avant la crise du coronavirus. Pendant et après les mesures de confinement, l'utilisation du vélo s'est encore intensifiée. Qu'est-ce qui explique selon vous le succès grandissant du vélo ?

M. H. : *Etant donné que les déplacements pendant la période de confinement étaient quasi exclusivement locaux, nous avons constaté un usage massif du vélo et de la marche, en tout cas dans les villes. En même temps, nous avons constaté un recours accru à la voiture en raison d'une désaffection totale des transports en commun, désaffection de laquelle les transports en commun ne se sont pas encore tout à fait remis aujourd'hui.*

Comment faire en sorte que l'utilisation du vélo après la crise sanitaire reste plus élevée qu'auparavant, compte tenu des objectifs climatiques que notre pays doit réaliser ?

M. H. : *Il existe plusieurs façons d'encourager l'usage du vélo.*

*1° des infrastructures sécurisantes pour vélo dans l'espace public et dans le bâti : avoir des infrastructures sécurisantes pour le vélo dans l'espace public est une condition nécessaire à l'encouragement de l'usage du vélo (car pour les gens qui n'ont pas ou pas beaucoup d'expérience du vélo, le sentiment de sécurité est quelque chose de très important), mais pas suffisante. Il ne faut pas croire qu'il suffit d'avoir des infrastructures sécurisantes pour que les gens se mettent massivement à rouler à vélo.*

*2° lever les obstacles à l'usage du vélo : il y a en effet toute une série d'obstacles à l'usage du vélo qui existaient déjà avant le coronavirus et qui existent toujours. Il faut essayer de les lever.*

*Commençons par la question du stationnement du vélo dans son logement : en ville, dans le bâti ancien, il est souvent difficile ou impossible de garer son vélo à l'intérieur.*

*Ensuite, il y a la question de l'accès économique au vélo : un bon vélo pour un usage quotidien a un prix. S'il faut multiplier ce prix par le nombre de membres du ménage, il faut déjà dépenser une bonne somme d'argent. Un vélo cargo par ex. n'est pas non plus à la portée de tout le monde. Des systèmes de prêt à long terme peuvent aider à surmonter le problème de l'accès économique au vélo. Une prime à l'achat peut être envisagée pour les franges de la population pour qui la question de l'accès économique au vélo est la plus sensible, c.-à-d. pour celles qui ont des emplois précaires et travaillent pour des employeurs qui n'ont pas développé de politique de soutien à la mobilité. Si l'on introduit une prime à l'achat, il ne faut pas uniquement la lier au salariat (se contenter de ce qui se retrouve dans les accords conclus entre interlocuteurs sociaux), mais aussi viser (indépendamment du salariat) des populations qui ont des emplois instables. Il faudra peut-être aussi encourager en Belgique la production de vélos avec un bon rapport qualité/prix : aujourd'hui, il y a très peu de vélos qui sont produits en Belgique.*

*Par ailleurs, il y a le fait qu'une partie de la population ne sait pas rouler à vélo. Des vélo-écoles, des cours de vélo pour adultes, et notamment pour les femmes issues de l'immigration, restent donc utiles.*

En outre, l'expérience du vélo n'est pas répandue partout dans le pays. Il existe des différences régionales importantes. En Flandre, l'expérience du vélo n'est pas uniquement inscrite dans la culture sportive, mais aussi dans le quotidien. Les grandes villes et la Wallonie ont connu un âge d'or du vélo pendant la 1<sup>ère</sup> moitié du 20<sup>ème</sup> siècle ; elles ne connaissent plus cet âge d'or aujourd'hui. Des actions d'accompagnement (par ex. Bike experience qui vous permet d'avoir un coach bénévole pendant une semaine pour vous apprendre à vous positionner en vélo dans le trafic) ont toute leur utilité.

3° insister sur les éléments qui plaident en faveur du vélo. Tout d'abord, il y a l'élément santé : faire du vélo, c'est bon par rapport à toute une série de problèmes de santé (obésité, hypertension, etc.). Ensuite, il y a l'élément flexibilité : le vélo est un moyen de déplacement très fiable (on sait d'avance combien de temps le déplacement va prendre et qu'on aura peu ou pas de problème de stationnement) qui permet une certaine liberté. Enfin, il y a l'élément confort : le vélo est un moyen de transport pour lequel le port du masque n'est pas obligatoire.

## **Infléchir le regain de popularité de la voiture**

À l'instar du vélo, la voiture a gagné du terrain pendant la crise du coronavirus, en partie en raison de la perception selon laquelle le risque de contamination est plus faible que dans certains autres moyens de transport. Lors du premier assouplissement des restrictions en mai, des embouteillages ont réapparu à plusieurs endroits, alors que juste avant la crise, un débat faisait rage sur la réduction de la part modale de la voiture, notamment dans le cadre des objectifs climatiques que notre pays s'est engagé à respecter. Comment inverser le regain de popularité de la voiture et éviter un transfert modal inversé ?

M. H. : *L'augmentation de la part modale de la voiture au détriment des transports en commun est une vraie préoccupation. Il s'agit d'un retour en arrière par rapport au gain de parts modales en faveur des modes durables (dont les transports en commun) que nous avons connu ces dernières années. Certains utilisent cette situation – qui, j'espère, sera temporaire - pour défendre à nouveau une plus grande place pour la voiture dans l'espace public.*

Comment inverser le regain de popularité de la voiture ? Je vois deux façons de le faire :

1° continuer à expliquer les problèmes (pollution, etc.) générés par la voiture ;

2° répondre aux attentes - constatées durant la période de confinement - par rapport à l'usage de l'espace public. Ces attentes se résument au fait que l'espace public ne doit pas être qu'un espace de circulation et de stationnement, mais aussi un espace de séjour.

Vous semble-t-il opportun d'introduire une taxe kilométrique pour les voitures particulières à un moment où les revenus des citoyens sont sous pression ?

M. H. : *Cela fait déjà longtemps que l'on parle d'une taxe kilométrique pour les voitures particulières. L'introduction d'une telle taxe suppose un accord interrégional, accord qui semble difficile à obtenir : la Flandre était en faveur mais est en retrait aujourd'hui, Bruxelles est favorable et la Wallonie n'est pas encore convaincue. Je pense qu'on ne peut pas attendre cette taxe pour agir (lisez : encourager le passage de la voiture vers les transports en commun et/ou la bicyclette).*

*Plutôt que d'instaurer une taxe kilométrique, il faudrait instaurer des péages urbains – comme il en existe dans beaucoup de villes à l'étranger : Londres, Oslo, Singapour...- pour des zones limitées qui sont très accessibles autrement qu'en voiture (des zones donc où des alternatives valables à la voiture existent) et accompagner ces péages d'un accroissement de l'offre de transports en commun. Ces péages urbains génèrent en effet des moyens qui peuvent être transférés vers des autres modes que la voiture.*

*J'insiste bien sur le fait qu'il faudrait instaurer des péages urbains pour des zones limitées. A Bruxelles, on pourrait imaginer un péage urbain pour la zone Arts-Loi / Schuman, zone où les transports en commun sont disponibles, très présents et performants. Par contre, transformer toute la Région de Bruxelles-Capitale en une zone payante, ne serait pas une bonne chose pour l'image de la capitale : cela découragerait les gens de venir à Bruxelles. Construire des remparts autour d'une ville ou d'une Région n'est jamais bon en termes d'image.*

*Je voudrais aussi insister sur le fait que, si on est dans une logique multimodale, il ne s'agit pas de bannir la voiture, mais de réduire son impact à des endroits où il y a de la congestion (lisez : une saturation de l'espace public par des voitures).*

*Il faut aussi garder à l'esprit que les infrastructures routières qui datent des années '60-'70 et qui conduisent aujourd'hui à des quartiers où des alternatives à la voiture sont disponibles, sont le résultat de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme qui a été développé dans l'après-guerre.*

Êtes-vous favorable à des pistes susceptibles de contribuer à rendre la conduite plus difficile comme par exemple l'utilisation variable de l'espace public ?

*M. H. : L'utilisation variable de l'espace public est une bonne idée, mais elle n'est pas facile à mettre en œuvre et il faut trouver des solutions lorsqu'elle n'est pas praticable. Parfois, l'utilisation variable de l'espace public est mal comprise par les riverains et les automobilistes. Pendant les heures scolaires, les enfants ne sont pas présents dans la rue réservée aux jeux, alors que celui ou celle qui roule en voiture ne peut pas y passer. Il faudrait se poser la question de savoir s'il ne faudrait pas faire en sorte que les rues réservées aux jeux soient partiellement ouvertes aux riverains et à la circulation routière pendant les heures scolaires. Ce qu'il faut certes éviter, c'est que l'utilisation variable de l'espace public soit incompréhensible pour les automobilistes et qu'ils aient l'impression que la mesure est prise pour les embêter. Ce n'est pas bon pour l'environnement non plus qu'il y ait des embouteillages à des endroits où ils n'ont pas lieu d'être. Si l'on applique l'utilisation variable de l'espace public, il faut prévoir des évaluations ex ante et ex post.*

## **Encourager de nouveau l'usage des transports publics**

Le grand perdant en termes de mobilité semble être les transports en commun. À l'heure actuelle, l'utilisation des transports en commun est encore nettement inférieure à ce qu'elle était avant l'éclatement de la crise du coronavirus. Pourtant, les transports en commun présentent de nombreux avantages. Quelles actions entreprendriez-vous pour encourager à nouveau l'utilisation des transports en commun ?

*M. H. : Il y a des mesures structurelles et des mesures conjoncturelles à prendre à cet effet.*

*Il y avait déjà des freins à l'usage des transports en commun avant la crise du coronavirus. Ces freins existent toujours. La politique d'aménagement du territoire développée depuis l'après-guerre en Belgique a fait que certaines zones sont trop peu denses pour y fournir une offre de transports en commun fréquente et suffisamment capacitaire. Il y a toute une série de personnes qui utilisaient la voiture avant la crise du coronavirus et qui doivent continuer de l'utiliser parce qu'elles habitent dans ces zones. Il reste donc pertinent de prendre des mesures permettant à ces personnes de rejoindre facilement les gares (par ex. l'installation de parkings Park & Ride ou de pistes cyclables).*

*Par ailleurs, la crise du coronavirus a conduit, par crainte de contamination dans les transports en commun, à un recours massif à la voiture. L'action « Hello Belgium Rail pass » semble rencontrer un grand succès. C'est positif car cela signifie qu'il y a encore un intérêt de la part des Belges pour prendre le train. Il y a sûrement aussi des actions locales à prendre, et ce non seulement pour les déplacements domicile-travail, mais également pour les déplacements de loisirs. Ce qui m'a frappé, c'est que nous n'avons pas pris conscience de l'intérêt que pourraient représenter les transports en commun, et en particulier le train, pour les vacanciers qui ont découvert cette année par ex. les Ardennes. Rien n'a été fait pendant cet été exceptionnel pour le tourisme en Belgique afin d'encourager l'usage des transports en commun (du train, en particulier) pour les déplacements de loisirs, alors que pour ces déplacements-là, la voiture reste le mode de transport le plus utilisé/dominant. Les hôteliers pourraient par ex. mettre en place une navette pour amener les vacanciers de la gare vers leur hôtel ou centre de vacances, un service de taxi pourrait être développé, etc. A l'heure actuelle, il existe en Wallonie un système permettant aux habitants précarisés de faire appel à des bénévoles qui les dépannent grâce à leur voiture, mais rien de plus.*

*Pour inciter les gens à (re)prendre les transports en commun, il faut selon moi les rassurer à travers des campagnes massives à l'instar des campagnes qui ont été menées par rapport aux salles de spectacle. Il faut en revenir à quelque chose de positif maintenant : les gens doivent accepter et apprendre à vivre avec le virus car la vie ne s'arrête pas au coronavirus. Le virus existe et existera sans doute encore un certain temps.*

Des pistes telles qu'une meilleure répartition des déplacements en transports en commun par une différenciation tarifaire ou un système de réservation obligatoire, ou des accords entre les opérateurs de transports en commun et les grandes entreprises concernant l'organisation du travail, pourraient

constituer une alternative aux investissements dans l'offre de transports en commun. Qu'en pensez-vous ?

M.H. : *Ces pistes ont en commun qu'elles ne demandent pas de gros investissements et qu'elles doivent être assorties d'un plan informatique.*

*Un système de réservation obligatoire peut être intéressant à condition qu'il ne soit pas trop lourd (administrativement) pour les utilisateurs. Les gens doivent pouvoir réserver facilement une place dans les transports en commun et avoir la garantie d'une place s'ils en ont réservé une. Dans le cas contraire, un tel système va plutôt décourager qu'encourager les gens à faire usage des transports en commun.*

*Sur le principe, un système de différenciation tarifaire est intéressant car un tel système implique que tant en termes infrastructurels qu'en termes de matériel roulant, on pourrait se contenter de la capacité actuelle puisqu'on répartirait les besoins de mobilité sur un plus grand nombre d'heures. Avec un tel système, on pourrait donc éviter de faire de gros investissements, lesquels seront sans doute problématiques dans le contexte (post-)coronavirus où les moyens seront rares.*

*Dans la pratique, un système de différenciation tarifaire pourrait créer une différenciation sociale entre travailleurs (par ex. entre les cadres et les autres travailleurs). En effet, la concrétisation d'un tel système supposerait la mise en place de deux types d'abonnements : un abonnement « peak hour » et un abonnement « off peak ». Les travailleurs avec une certaine flexibilité horaire qui peuvent se déplacer en dehors des heures de pointe pourront bénéficier d'un abonnement « off peak » ; les autres travailleurs par contre, devraient subir le prix de l'abonnement « peak hour » plus cher.*

*Si l'on veut mettre en œuvre un système de différenciation tarifaire, il faut s'appuyer sur les données pré-coronavirus concernant la fréquentation des transports en commun pendant les différentes heures de la journée. Il faut comparer ces données à la situation actuelle et les réexaminer régulièrement à l'instar des changements d'horaires de déplacements qui découlent de l'application du système afin de s'assurer que les heures de pointe se présentent toujours aux moments où on les a fixées et de pouvoir adapter (si nécessaire) les tarifs sur cette base.*

*Si l'on veut appliquer un système de différenciation tarifaire, il faudrait selon moi offrir, par rapport aux tarifs existants, une réduction pendant les heures creuses, lesquelles sont limitées étant donné que la pointe du matin est déjà très étendue, qu'il y a une pointe pendant les heures de midi et qu'il y a aussi une pointe le soir.*

*Il faut aussi être conscient du fait que (différencier) les tarifs, c'est une chose, mais ce n'est pas tout si l'on veut atteindre une meilleure répartition des déplacements en transports en commun pendant la journée. Il faut aussi que l'offre des transports en commun pendant les heures creuses soit suffisamment importante, régulière, fiable et accessible. On ne peut pas oublier non plus que le télétravail, qui se répand de plus en plus, réduit déjà la demande de déplacements domicile-travail et modifie déjà les habitudes et horaires de déplacement. Il faut aussi garder à l'esprit qu'avec les nouvelles technologies que nous avons découvertes pendant le confinement (par ex. les vidéoconférences), il y a moyen de faire en sorte que les gens rejoignent leur boulot en dehors des heures de pointe (par ex. après la vidéoconférence du matin).*

## **Promouvoir la multimodalité et la mobilité partagée**

Quel a été selon vous l'impact la crise sanitaire sur l'utilisation de la mobilité partagée ?

M. H. : *Pendant le confinement, il y a eu un creux dans l'utilisation de la mobilité partagée. Certains services de mobilité partagée ont disparu. Ceux qui n'ont pas disparu ont l'air de bien fonctionner et il y a même de nouveaux services qui sont apparus. J'ai l'impression que les gens sont de moins en moins inquiets par rapport à l'usage d'un moyen de déplacement qui a été utilisé auparavant par quelqu'un d'autre. Pour avoir une confirmation de ce que j'observe, il faudrait contacter les services de mobilité partagée et/ou les administrations.*

*Je suis d'avis qu'il faut suivre l'utilisation de la mobilité partagée car elle fait partie des solutions de mobilité durable dont l'usage mérite d'être promu.*

## **Les avantages et inconvénients du télétravail en termes de mobilité**

Lorsque l'épidémie a commencé, le télétravail s'est rapidement répandu. En outre, il ressort de plusieurs enquêtes que le télétravail restera un facteur permanent après la crise du coronavirus. Cela

réduira la demande de mobilité domicile-travail, mais pourrait tout aussi bien inciter les gens à habiter plus loin de leur lieu de travail et à faire une navette plus longue, ou avoir pour effet que la capacité routière libérée soit utilisée pour des déplacements de loisirs. Lequel de ces effets sera selon vous le plus important ? Et devons-nous dans ce contexte encourager davantage le télétravail ?

*M. H. : La crise du coronavirus a accéléré le phénomène du télétravail. Il y a une série d'entreprises qui ne pratiquaient pas ou peu le télétravail qui s'y sont mises. Certains (groupes d') employeurs ont vu qu'il y a moyen de mettre en place rapidement et efficacement un système de télétravail ; ils se rendent compte que ce système fonctionne bien et qu'il y a des réductions de coûts à envisager (par ex. réduction de coûts de surface de bureaux). Il y a des représentations de travailleurs qui demandent des compensations pour certains coûts liés au télétravail qui sont supportés par les travailleurs (par ex. frais de chauffage, d'internet, etc.)*

*Je pense qu'il y a une décision politique à prendre quant à l'organisation du travail de l'avenir. Il faudra peut-être fixer une norme maximale de télétravail au niveau des secteurs et/ou des entreprises. Personnellement, je trouve qu'une organisation du travail qui revient à 100% de télétravail n'est pas souhaitable pour différentes raisons :*

*1° les travailleurs ont besoin de contacts sociaux avec leurs collègues ;*

*2° l'informel doit pouvoir continuer à jouer tout son rôle car c'est dans l'informel que beaucoup d'idées et de collaborations naissent et se développent ;*

*3° l'impact socioéconomique pour les villes. C'est surtout dans les villes que le télétravail est appliqué. Les entreprises qui pratiquent le télétravail se trouvent souvent en ville. Les secteurs de l'Horeca et le secteur culturel risquent aussi d'être touchés par une généralisation du télétravail.*

*4° le risque d'un nouvel exode urbain. L'automobile a déjà permis un découplage entre le lieu de résidence et le lieu de travail. Si le télétravail s'installe de façon plus durable, il peut constituer un incitant supplémentaire à découpler le lieu de résidence et le lieu de travail et favoriser un nouvel exode urbain. Un nouvel exode urbain ne serait pas une bonne chose pour l'utilisation des transports en commun ou d'autres alternatives à la voiture.*

*Le télétravail réduit la demande de mobilité domicile-travail, mais souvent les déplacements domicile-travail évités sont remplacés par des déplacements pour d'autres motifs (par ex. aller chercher les enfants à l'école, pratiquer un sport, visiter la famille ou des amis). Grâce au télétravail, il y a de la place qui se libère sur les infrastructures routières qui conduisent aux lieux de travail. Cette place peut être utilisée par de nouveaux automobilistes, mais pas nécessairement car on trouvera surtout des automobilistes en plus sur les infrastructures routières plus locales qui conduisent vers des salles de sports, les lieux de résidence des amis, etc.*

## **Le rôle des partenaires sociaux**

Les partenaires sociaux interprofessionnels forment également un maillon important dans le cycle politique. Par exemple, ils concluent leurs propres accords en matière de remboursement des frais de déplacement domicile-travail et rendent également des avis sur la politique de mobilité. À votre avis, comment peuvent-ils utiliser la crise du coronavirus comme l'occasion d'améliorer à terme la situation en matière de mobilité en vue de rendre la mobilité plus durable et multimodale ? Quelles recommandations peuvent-ils formuler aux décideurs politiques ?

*M. H. : Les partenaires sociaux interprofessionnels se sont engagés à développer un nouveau système de remboursement des déplacements domicile-travail qui encourage davantage l'usage des modes de mobilité durable et qui simplifie les réglementations existantes. Cela me paraît une très bonne chose.*

*Le fait que les interventions patronales ainsi que le traitement fiscal et parafiscal de celles-ci diffèrent actuellement selon le mode de déplacement utilisé et selon le type de déplacement effectué constitue selon moi un frein au développement de la multimodalité dans notre pays. Si le but est d'encourager la multimodalité, il faudrait selon moi évoluer vers des formules de remboursement forfaitaires. De telles formules existent déjà pour les travailleurs qui utilisent un abonnement de train pour effectuer leurs déplacements domicile-travail, mais pas encore pour ceux qui se rendent au boulot à vélo ou en voiture. Par ailleurs, les partenaires sociaux devraient aussi se pencher sur la problématique des voitures de société.*

## Ce que la crise du coronavirus nous apprend quant à la politique de la mobilité

La question-clé reste la suivante : le virus aura-t-il un impact durable sur notre comportement de mobilité ou reviendrons-nous rapidement à la situation d'avant la crise lorsqu'un vaccin aura été déployé ? Est-il réellement opportun de revenir à la situation pré-coronavirus ?

M. H. : *Il n'est certainement pas opportun de revenir à la situation pré-coronavirus. Au contraire, il faudrait selon moi transformer cette crise en une opportunité pour aller de l'avant, et ce de manière concertée et en distinguant bien les aspects structurels et les aspects conjoncturels. Des objectifs environnementaux (Modal shift, Green deal...) ont été fixés avant la crise du coronavirus. Il faut s'y tenir ; il n'y a pas de raison de les modifier aujourd'hui.*

*Des solutions infrastructurelles sont nécessaires, mais ne suffiront pas à modifier les comportements de mobilité. Ce n'est pas parce qu'on crée une piste cyclable que les gens vont rouler à vélo. C'est une illusion de croire que modifier l'espace suffit à modifier les comportements des gens (« postulat spatialiste »). Les solutions infrastructurelles sont un levier important mais si ce levier n'est pas associé à d'autres leviers, il ne portera pas ses fruits. Au contraire, il produira des frustrations et des réactions négatives des gens. Les solutions infrastructurelles doivent selon moi être assorties de mesures d'accompagnement.*

Estimez-vous que la politique de mobilité devrait être repensée à court terme sur la base des conséquences observées depuis la crise du coronavirus ou plutôt que les responsables politiques devraient attendre que la clarté se fasse ?

M. H. : *Je suis d'avis qu'il faut agir maintenant. Par exemple, pour encourager les gens à (continuer à) rouler à vélo, il faut insister sur les avantages de la pratique du vélo sur la santé (défenses immunitaires).*

*Pour encourager les gens à (re)prendre les transports en commun, il faut les rassurer (au travers de campagnes massives) et peut-être réaliser un test pilote avec des formules de différenciation tarifaire pour mieux répartir l'usage des transports en commun durant la journée. Une meilleure répartition n'est pas uniquement bénéfique pour les utilisateurs des transports en commun (il est plus facile de respecter la distanciation sociale), mais aussi pour la société (on peut éviter de gros investissements).*